Bijlage 8. Evaluatie convenant omgevingskwaliteit

SAMENVATTING

Doel: Woon-, werk- en leefomgeving in stand houden en verbeteren
In 2008 kwamen partijen aan de Alderstafel overeen dat Schiphol mag groeien naar jaarlijks 510.000 vliegtuigbewegingen. Om de toename van vlieghinder voor de omgeving te beperken werden afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. Tegelijkertijd moest worden vastgesteld dat in woongebieden nabij de luchthaven geen hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Het zijn juist deze gebieden waar, meer dan elders, de effecten neerslaan van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

In het convenant Omgevingskwaliteit spraken partijen af zich te zullen inspannen voor het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van het woon- en leefklimaat in deze gebieden. Daartoe werd een eerste keuze gemaakt van omgevingsprojecten en een regeling ingesteld voor z.g. "schrijnende gevallen". Voor een eerste tranche van omgevingsprojecten werden projecten gekozen in Amstelveen, Aalsmeer, Zwanenburg, Halfweg en Uithoorn. Bij "schrijnende gevallen" gaat het om ernstig gehinderde bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie. De provincie Noord-Holland, de Schiphol Group en het Rijk stelden voor deze doelen samen €30 miljoen beschikbaar. De toekenning van bijdragen voor projecten en aanspraken op de regeling voor "schrijnende gevallen" werd ondergebracht bij de door de Schiphol Group en de Provincie Noord-Holland opgerichte Stichting Leefomgeving Schiphol.

In het convenant werden daarnaast afspraken gemaakt over het nemen van algemene maatregelen, waaronder het verbeteren van de informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners over de geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid in de nabijheid van de luchthaven.

In deze eerste vierjaarlijkse evaluatie wordt de tussenstand van 2012 gegeven.

Het effect van de omgevingsprojecten
Omgevingsprojecten moeten aan voorwaarden voldoen die in het convenant worden gesteld. Zo dienen de projecten een zichtbare en significante bijdrage te leveren aan de verbetering van de leefomgeving en dient er draagvlak onder de bewoners te zijn. Het gaat dus per definitie om projecten van enige omvang die zorgvuldig moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Van alle omgevingsprojecten kan worden gezegd dat het om meerjarige projecten gaat die ingrijpen op de omgeving waarin ze worden gerealiseerd. In alle gevallen is sprake van inspraakprocedures en soms van aanpassing van het bestemmingsplan. Op een enkele uitzondering na bevinden de projecten zich nog in het stadium van ontwikkeling. Dit heeft tot gevolg dat het te vroeg is om het positieve effect van de maatregelen onder bewoners vast te stellen.
De vertegenwoordigers van bewoners die betrokken zijn bij de totstandkoming van projecten geven echter duidelijk aan deze te zien als een wezenlijke verbetering van de leefbaarheid van het woongebied. Voor het eerste (deel)project dat werd opgeleverd was de belangstelling onder de bewoners groot.

Stand van zaken van de maatregelen voor de leefomgeving
In het convenant is afgesproken dat partijen zich inspannen voor het versterken van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, vanuit de eigen verantwoordelijkheid en positie. De maatregelen hebben betrekking op:
- Vijf gebiedsgerichte projecten waarin een 'maatschappelijke plus' wordt gerealiseerd in woongebieden waar hinder niet met hinderbeperkende maatregelen kan worden weggenomen.
- Maatwerk leveren met individuele maatregelen voor 'schrijnende gevallen'. Het doel is bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen en aantoonbaar overlast

ervaren te helpen, ondanks dat zij naar de letter van de wet niet in aanmerking voor wettelijke compensatie.
- Het verbinden van functies in de omgeving van Schiphol: wonen, bouwen en werken. Het betreft hier onder meer maatregelen over isolatieregelingen, bestemmingsplannen en de informatie plicht jegens nieuwe bewoners.

De vijf gebiedsgerichte projecten zijn gelanceerd en worden momenteel uitgevoerd. Vanwege de aard van de projecten zal de uitvoering enkele jaren vergen. De door de provincie gemelde mogelijk schrijnende gevallen zijn behandeld. Ook de overige afspraken zijn (deels) uitgevoerd en zullen – veelal wegens de aard van de afspraken – nog enkel jaren behoeven om afgerond te kunnen worden.

Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste afspraken.

Extra kwaliteitsimpuls leefomgeving door gebiedsgerichte projecten
In het convenant zijn 5 gebiedsgerichte projecten geïdentificeerd die een bijdrage van de Stichting Leefomgeving Schiphol hebben ontvangen. De bijdrage maakt het mogelijk om onderdelen aan de projecten toe te voegen waardoor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden, die veelal onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven, verbetert. Dit is de zogenoemde 'maatschappelijke plus'. Deze 'maatschappelijke plus' is bij alle projecten samen met bewoners gedefinieerd.
- Het eerste project "Station Halfweg" is in december 2012 opgeleverd. Een effectmeting volgt nadat het gehele project is opgeleverd.
- De overige projecten Hart voor Zwanenburg, een dorpsplein met een dorpshuis en een sporthal (verwachte oplevering gehele project eind 2019), Amstelveen Noord: Uilenstede, inrichting van de openbare ruimte van campus Uilenstede (verwachte oplevering project eind 2015), Aalsmeer: Herstructurering sloopzone (verwachte oplevering project eind 2015) en Uithoorn: Iepenlaan-Zuid, herinrichting van een oud kassengebied tot een recreatief groengebied (verwachte oplevering project medio 2015) zijn in voorbereiding.
- Wanneer deze projecten zijn opgeleverd kan ook daar een effectmeting plaatsvinden.
- De bewonersdelegatie en de Bestuurlijke Regie Schiphol beschouwen de projecten als significante verbetering van de leefomgeving. Zij spreken uit dat deze uitwerking voldoet aan de verwachtingen die partijen van het convenant hadden.

Individuele aanvragen schrijnende gevallen
- Door de provincie Noord-Holland is in het verleden een lijst met 85 mogelijk schrijnende gevallen samengesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en instanties. Deze lijst is overgedragen aan Stichting Leefomgeving Schiphol.
- Deze 85 mogelijk schrijnende gevallen zijn aangeschreven met de mededeling dat zij een aanvraag konden indienen. Van deze 85 mensen hebben 51 mensen een aanvraag ingediend.
- Alle 51 aanvragen zijn behandeld. Hiervan zijn 15 aanvragen toegekend, 5 aanvragen niet in behandeling genomen, 1 nog in behandeling en 30 aanvragen afgewezen.
- Van de 30 afwijzingen hebben 15 mensen bezwaar gemaakt, waarvan 6 mensen beroep hebben ingesteld.

De Stichting heeft niet iedere aanvrager een oplossing kunnen bieden, maar het helpen van individuele personen heeft volgens de meeste mensen meerwaarde. Zowel de Raad van Toezicht als het bestuur van de Stichting hebben het bestemmingsreglement voor schrijnende gevallen echter als juridisch knellend ervaren. Dit is mogelijk een van de redenen dat van de € 10 miljoen voor schrijnende gevallen € 5 miljoen besteed is.

Evaluatie 2012: Stichting Leefomgeving Schiphol heeft gestelde doelen bereikt
De Stichting Leefomgeving Schiphol is in 2012 geëvalueerd. Het belangrijkste doel van de evaluatie was om inzicht te verkrijgen in hoeverre de Stichting doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd. Bovendien moest de evaluatie inzichtelijk maken welke resultaten de Stichting heeft bereikt voor wat betreft de groep geïdentificeerde individueel gedupeerden en benoemde gebiedsgerichte projecten. De conclusies waren:

- De Stichting heeft het convenant volgens de regels uitgevoerd.
  - Uit de contacten is gebleken dat bewoners die veel overlast ervaren graag één onafhankelijk aanspreekpunt willen.

Er zijn evenwel punten voor verbetering voor uitvoering van de huidige tranche en voor een eventueel vervolg, zoals het verbeteren van de afstemming en de communicatie met bewonersvertegenwoordigers. De bewonersdelegatie heeft aangegeven alleen te kunnen bijdragen aan de met het convenant beoogde doelen indien sprake is van proactieve consultatie. De andere delegaties hebben te kennen gegeven op deze basis invulling te willen geven aan de betrokkenheid van de bewonersdelegatie bij de verdere uitwerking van de afspraken in het convenant.

De afspraken rond glijvluchten met vaste naderingsroutes (CDA's) uit het convenant Hinderbeperking zijn anders uitgevoerd dan oorspronkelijk beoogd. In dat kader is een alternatief pakket met maatregelen afgesproken. In dat alternatieve pakket is de afspraak over een tweede tranche voor het leefbaarheidsfonds herbevestigd. Thans is aan de orde de timing, invulling en randvoorwaarden van de bijdragen door de verschillende sponsors concreet uitwerking te geven.

Partijen – Schiphol, de Provincie Noord Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008, 30 miljoen euro voor aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma´s de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Verbinden van functies rondom Schiphol

De omgeving rondom Schiphol kent een grote verscheidenheid aan functies; Mensen willen hier wonen, werken en recreëren en bedrijven willen zich hier vestigen. Aangezien de kwaliteit van de leefomgeving onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven zijn investeringen in deze leefomgeving noodzakelijk.

Aan de Alderstafel is meerdere malen gesproken over de relatie tussen toekomstige woningbouw en de ontwikkeling van Schiphol en ook de wenselijkheid van het bouwen onder aan- en uitvliegroutes, soms naar aanleiding van concrete plannen, zoals de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder. De Scheg (artikel 4.8 van dit convenant) dient als een voorbeeldproject van bouwen in de nabijheid van een luchthaven. Er wordt al in de ontwerpfase rekening gehouden met de mogelijke (geluids)effecten van de luchtvaart om gegeven de locatie en de nabijheid van de luchthaven een kwalitatief zo optimaal mogelijke ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

Daarnaast is ook gewerkt aan de afspraak mogelijk nieuwe bewoners een goede informatievoorziening te bieden over de mogelijke effecten op de woonbeleving wegens de nabijheid van Schiphol. Onderzoek van het Instituut voor Bouwrecht heeft uitgewezen dat:

- Verkopers die (via makelaars) een onvolledig beeld schetsten van het woongenot van woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol een groot juridisch risico nemen.
- Er een wettelijke verplichting ligt bij koper en verkoper. Deze verplichting is de basis geweest voor de vervolgstappen met betrekking tot de huidige invulling van de zogeheten 'informatieplicht'.
- Op 14 december 2011 is de module Wonen bij Schiphol op de website van Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas) online gegaan en zijn gemeenten, makelaars en projectontwikkelaars door de provincie aangeschreven om potentiële kopers naar deze informatie te verwijzen.

In het kader van onder meer het evalueren van het Luchthavenindelingbesluit worden verdere afspraken gemaakt over woningbouw nabij Schiphol. Het is verheugend te

constateren dat de afspraken aan de Alderstafel over de informatievoorziening ten behoeve van huidige en toekomstige bewoners daar een prominent en alom geaccepteerd onderdeel van uitmaken.

Belangrijk aandachtspunt is hoe de informatievoorziening aan nieuwe bewoners verder verbeterd kan worden.

CONVENANT OMGEVINGSKWALITEIT MIDDELLANGE TERMIJN

ARTIKELEN CONVENANT MIDDELLANGE TERMIJN		Status per 31 december 2012	Vervolgactie
1	**Doelstellingen convenant**		
1.4	Provincie Noord-Holland en Schiphol richten Stichting Leefomgeving Schiphol op	Uitgevoerd	
2	**Gebiedsgerichte projecten**		
Bijlage 1.1	Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Stichting
Bijlage 1.2	Halfweg: Kwaliteitsimpuls van station, toegang tot het station en stationsomgeving	Uitgevoerd	Evalueren op basis van nulmeting **Actiehouder:** Stichting
Bijlage 1.3	Amstelveen Noord: Uilenstede	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Stichting
Bijlage 1.4	Aalsmeer: Herstructurering sloopzone	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Stichting
Bijlage 1.5	Uithoorn: Iepenlaan-Zuid	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Stichting
3	**Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)**		
	Aangeschreven: 85 personen Aanvragen: 51 personen Toegekend: 15 aanvragen (1 nog in behandeling)	Uitgevoerd	
4	**Generieke afspraken**		

4.1	Koppelen van aanpassing Luchthavenindelingbesluit aan actualisatie ruimtelijke beperkingengebieden	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Rijk
4.2	Onderzoek naar revitaliseringsproject Sugar City	Uitgevoerd	
4.3	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving *a) Nieuwe inwoners zo vroegtijdig mogelijk deugdelijk en objectief informeren*	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving *b) Standaardtekst reclame-uitingen of verkoopbrochures*	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving *c) Informeren via vergunningsvoorschriften nieuwbouwprojecten*	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving *d) Kettingbeding in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten*	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** BRS
	Indien wettelijke bevoegdheden gemeenten en provincie ontoereikend zijn; Ministerie IenM onderzoeken welke mogelijkheden bestaan voor het opleggen van informatieverstrekking	Anders: niet van toepassing	
4.4	Verbeteren samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Rijk
4.5	Schade- en geluidsisolatieregelingen verbeteren	Uitgevoerd	
4.6	Inzichtelijk maken relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol	Uitgevoerd	
4.7	Onderzoek naar koppelen overdrachtsbelasting en OZB aan mate van hinder	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	
4.8	Bouwbeperking De Scheg opheffen en ontwikkeling gebied	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Gemeente Amstelveen

5	**Financiering Stichting**		
5.1	Noord-Holland, Schiphol en Amsterdam dragen ieder een gelijk deel bij aan bureaukosten Stichting	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** BRS en Schiphol
5.2-4	Schiphol, het ministerie van VenW en de provincie Noord-Holland stellen ieder EUR 10 miljoen beschikbaar	Uitgevoerd	
5.5	Intentie om EUR 30 miljoen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche	Conform afspraak nog niet uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie **Actiehouder:** Schiphol, Rijk en BRS
5.6	Bij voldoende kwalitatieve projecten eerste tranche eerder beschikbaar stellen van middelen	Anders: niet van toepassing	
6	**Bestuurlijk overleg en evaluatie convenant**		
6.1-2; 6.4-5	Monitoring en evaluatie convenantafspraken	Uitgevoerd (onderliggende evaluatie)	Volgende vierjaarlijkse evaluatie: 2016
7	**Evaluatie Stichting**		
7.1	Evaluatie convenant Omgevingskwaliteit	Uitgevoerd	

Art. 1.4 Provincie Noord-Holland en Schiphol richten Stichting Leefomgeving Schiphol op

Status
Uitgevoerd.

Toelichting
De Stichting Leefomgeving Schiphol (hierna: de Stichting) is in december 2008 opgericht.

Art. 2 Gebiedsgerichte projecten

Omgevingsprojecten die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in een in de Schipholregio.

Status
Wordt conform afspraak uitgevoerd. De gebiedsgerichte projecten zijn geselecteerd en worden conform afspraak de komende jaren uitgevoerd. Het deelproject Station Halfweg-Zwanenburg (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude), gefinancierd door de Stichting, is opgeleverd in december 2012. De oplevering van het laatste project wordt verwacht in 2019.

Toelichting
Bedoeling van de projecten is te investeren in dorpen/kernen/wijken die door de nabijheid van Schiphol geconfronteerd worden met beperkingen op, bijvoorbeeld, het gebied van ruimtelijke ordening. In deze gebieden kan geen verdere reductie van de overlast door hinderbeperking worden bereikt.
Het is nadrukkelijk de bedoeling dat initiatieven voor gebiedsgerichte projecten (mede) op initiatief van, in dialoog met en in onderlinge samenwerking met dorpsraden, bewonersorganisaties, woningbouwverenigingen en dergelijke tot stand komen. Dit geldt ook voor de uiteindelijke realisatie van een project. Uitgangspunt daarbij is dat gemeenten eigenaar van het plan of project zijn; in de zin van verantwoordelijk voor de totstandkoming en de uitvoering van een project, en primair verantwoordelijk voor de financiering ervan. Voor de uitvoering van de gebiedsgerichte projecten is EUR 20 miljoen beschikbaar gesteld.

In het convenant zijn 5 gebiedsgerichte projecten voor de eerste tranche genoemd en allen zijn in de eerste tranche (2008-2011) in behandeling genomen. Voor Uithoorn is aan de Alderstafel op 1 juni 2011 ingestemd om een ander project in behandeling te nemen dan in het convenant was afgesproken. Alle subsidieaanvragen voor de gebiedsgerichte projecten zijn voor 1 oktober 2011 ingediend bij de Stichting Leefomgeving Schiphol.

Voor alle projecten is in 2011 en 2012 een financiële bijdrage toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om binnen het project een extra impuls te geven aan het project ter verbetering van de omgevingskwaliteit. Deze maatregelen kunnen niet worden gerealiseerd binnen de reguliere werkzaamheden van de gemeente. Het betreffen projecten die reeds op de planning stonden van een gemeente en door gemeente en derden worden gefinancierd. Veelal zijn de maatregelen in deze projecten beperkt tot een noodzakelijk minimum. De bijdrage van de Stichting Leefomgeving Schiphol maakt het mogelijk om onderdelen aan het project toe te voegen waardoor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden, die veelal onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven, verbetert; de zogenaamde maatschappelijke plus. Deze plus is bij alle projecten "bottom up" in samenwerking met de bewoners gedefinieerd.

Stand van zaken per project

Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg

Zwanenburg en de luchthaven Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor sommige bedrijven en bewoners in Zwanenburg is de luchthaven de (indirecte) broodheer. Tegelijkertijd maakt de geluidshinder en daarmee samenhangende ruimtelijke doorwerking (beperkingen) dat Zwanenburg sterk in haar ontwikkeling en functioneren beperkt wordt. Door de bouwbeperkingen is Zwanenburg in de loop der jaren geconfronteerd met een situatie waarin – ondanks de wensen bij zowel bewoners als gemeente – geen nieuwe buurten en winkels konden worden gerealiseerd. Uitblijvende (dorps)vernieuwingsimpulsen, een kwijnend winkelcentrum en achterblijvende sociaal-

maatschappelijke voorzieningen zijn hiervan de zichtbare symptomen. Zonder krachtige nieuwe impulsen en bij toenemende overlast van het vliegverkeer is het moeilijk de kwaliteit van Zwanenburg voor bewoners om te wonen, te werken en te recreëren te verbeteren.

Het dorpshart van Zwanenburg staat symbool voor de ontwikkelingsmogelijkheden die er zijn om de sociale maatschappelijke structuur te versterken. Daarvoor heeft het dorp een mix van levendigheid, vitaliteit, veiligheid en kwaliteit van openbare ruimte nodig. Met een stevige impuls is het mogelijk om diverse ruimtelijke componenten in samenhang te ontwikkelen. De Stichting heeft de bijdrage voor dit project vastgesteld aan de hand van de inbreng vanuit de bewoners. Middels een enquête onder bewoners zijn de prioriteiten voor dit project vastgesteld.

Oorspronkelijk project: - *Basisvariant*	**Bijdrage stichting (EUR 8,2 miljoen)** - *Maatschappelijke plus*
▪ Opknapbeurt bestaande dorpshuis De Olm.	▪ Nieuwe ontmoetingsplek: dorpsplein; ▪ Nieuw dorpshuis met sportaccommodatie (sporthal); ▪ Dorpshuis en -plein dienen als vliegwiel voor een integrale en samenhangende ontwikkeling van het dorpshart.
Verwachte oplevering gehele project: eind 2019	

Haarlemmerliede: Stationsproject Halfweg-Zwanenburg

De bewoners van Halfweg, maar ook van Zwanenburg, ervaren ernstige overlast als gevolg van het vliegverkeer op de Zwanenburgbaan. Dit project is tot stand gekomen op initiatief van de bewoners. In een enquête onder bewoners zijn de prioriteiten vastgesteld. Het NS-station in Halfweg, tegenover SugarCity, is ontworpen als een zogenaamd basisstation. Dit betekent dat uitvoering en niveau van de voorzieningen weliswaar doelmatig zijn, maar minimaal. Doel van project Station Halfweg-Zwanenburg is het basisniveau van diverse voorzieningen op een hoger plan te brengen en de bereikbaarheid van het station verder te verbeteren.

Met de realisatie van het project vindt een belangrijke opwaardering plaats van de structuur en het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid van Halfweg (en Zwanenburg).

Oorspronkelijk project: - *Basisvariant*	**Bijdrage stichting (EUR 2,8 miljoen)** - *Maatschappelijke plus*
▪ Perrons verbonden met een traverse die voorzien is van trappen; ▪ Perrons en P+R verbonden met een lange te lopen hellingbaan; ▪ Geen camerabewaking op P+R; ▪ Uitvoering verbindingsroute SugarCity: sober en doelmatig; ▪ Uitvoering brug over ringvaart: basisvariant	▪ Verbeteren bereikbaarheid; ▪ Liften op perrons en bij P+R; ▪ Verbinden van de traverse over de N200 met de traverse over de sporen; ▪ Camerabewaking op P+R; ▪ Uniforme uitstraling route over SugarCity en voorplein station; ▪ Klassieke variant voor brug over de ringvaart; ▪ Op verzoek van bewoners: verbetering verkeersveiligheid fietsers van Halfweg-Noord naar Haarlem.
Station is eind 2012 opgeleverd	

Amstelveen Noord: Uilenstede

Door de ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om de gewenste ambities en kwaliteit in het gebied Uilenstede te realiseren. Optimalisatie van de herontwikkeling is niet mogelijk, waardoor maar een beperkte kwaliteitsimpuls aan het gebied geleverd kan worden. Uilenstede ondervindt ernstige hinder als gevolg van Schiphol bestaand uit:

- Ernstige (geluid-)overlast als gevolg van het vliegverkeer (gevolg van het landend en startend vliegverkeer op de Buitenveldertbaan);
- Beperkte mogelijkheden voor het nastreven van een goede ruimtelijke en maatschappelijke inrichting van het gebied als gevolg van beperkende wet- en regelgeving in relatie tot Schiphol.

Het doel van het project is de omgevingskwaliteit van Uilenstede verbeteren, naar een veilige, prettige leefomgeving, met een hoge gebruikskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit die door de bewoners en gebruikers van het gebied ook zo ervaren wordt. Dit is aanvullend op de herontwikkeling van Uilenstede-Oost door DUWO, VU en gemeente.

Oorspronkelijk project: - *Basisvariant*	**Bijdrage stichting (EUR 5 miljoen)** - *Maatschappelijke plus*
▪ Groot onderhoud aan groenvoorziening en waterlopen.	▪ Herinrichting metroplein en Laan van Uilenstede t.b.v overzichtelijkheid, veiligheid en herkenbaarheid; ▪ Nieuwe promenade; ▪ Toevoegen van entreepleinen aan west-, oost- een centrumzijde; ▪ Groene herinrichting, zoals: nieuwe hagen (o.a. ter behoeve van het fiets parkeren); ▪ Herstructureren waterpartijen t.b.v. esthetische en gebruikswaarde; ▪ Ruimte voor sporten, ontmoeten en extra voorzieningen, zoals: zitobjecten, sportveldjes, trimpad, barbecueplaatsen, steiger etc.
Verwachte oplevering project: eind 2015	

Aalsmeer: Herstructurering sloopzone

De sloopzone (de 10^{-5}-zone) maakt onderdeel uit van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Zesentwintig wooneenheden aan de Aalsmeerderweg en Oosteinderweg zijn bij de invoering daarmee aangewezen als 'te slopen'. Een deel van de wooneenheden is verkocht.
Het gebied heeft geen prettig leefklimaat. Huisoppasdiensten (anti-kraak) passen op de huizen die niet gesloopt kunnen worden. Deze huizen zijn dichtgetimmerd en daarnaast zijn huis en tuin – vanzelfsprekend – slecht onderhouden. De leefbaarheid in dit gebied heeft hieronder te lijden, een effect dat doorwerkt in geheel Aalsmeer.

Het doel van het project 'Sloopzone Aalsmeer' is om de leefbaarheid van het gebied en daarmee de Gemeente Aalsmeer in zijn geheel te verbeteren.

Oorspronkelijk project: - *Basisvariant*	**Bijdrage stichting (EUR 2,8 miljoen)** - *Maatschappelijke plus*

▪ Inrichting als eenvoudige, niet openbaar toegankelijke groenvoorziening op voormalige woonkavels in sloopzone.	▪ Groene, recreatieve herinrichting en openbaar toegankelijk maken sloopzone; ▪ Aanleg van parkeer- en informatievoorzieningen; ▪ Verbeteren watergang en bruggen t.b.v. vaarroute bij Hoge Dijk; ▪ Toegankelijk maken van dit deel Bovenlanden; ▪ Netwerk van wandelpaden richting Waterwolftunnel (dak N201) en nieuwbouwwijk Aalsmeer-Oost; ▪ Trekheestercultuur als cultureel erfgoed behouden. ▪ Aanleg van een vaarroute door het gebied.
Verwachte oplevering project: eind 2015	

Uithoorn: Iepenlaan-Zuid

De Iepenlaan is een glastuinbouwgebied dat tegen de dorpskern van De Kwakel aan ligt onder de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan. Het glastuinbouwgebied is door kleinschaligheid al geruime tijd vrijwel ongeschikt voor de huidige functie. Het gebied raakt in verval en vele ondernemers willen stoppen met hun bedrijf of hun bedrijf verplaatsen. De herstructurering van de Iepenlaan is gericht op het realiseren van een betere ruimtelijke kwaliteit. Het zuidelijke deel van het plangebied wil men inrichten tot recreatiegebied, het noordelijk deelgebied voor moderne grootschaliger glastuinbouw.
Het plangebied ligt binnen de 20 Ke contour en voor een klein deel in de 35 Ke contour. Hierdoor gelden er beperkingen ten opzichte van het bouwen van woningen, waardoor de mogelijkheden voor financiële dragers voor de herinrichting van het gebied beperkt zijn. Binnen de financiële mogelijkheden van de gemeente is er niet voldoende ruimte voor aankoop en aanleg van een aaneengesloten, ingericht groengebied. De bijdrage vanuit de Stichting wordt benut voor een zichtbare kwaliteitsverbetering.

Voor bewoners van de Kwakel voorziet het aanleggen van een recreatiegebied in een sterke behoefte. Hoewel het een groene omgeving is, is er nu maar een beperkt deel van dat groen toegankelijk als recreatiegebied.

Oorspronkelijk project: - *Basisvariant*	**Bijdrage stichting (EUR 1,2 miljoen)** - *Maatschappelijke plus*
▪ Saneren gebied ten zuiden van de Iepenlaan; ▪ Inrichten gebied tot niet toegankelijk grasland.	▪ Openbaar toegankelijk maken van het groengebied; ▪ Realisatie van voet- en wandelpaden; ▪ Realisatie polderslotenpatroon met natuurvriendelijke oevers; ▪ Realiseren parkeervoorzieningen, speeltoestellen, informatiepanelen en picknickplaatsen; ▪ (Mogelijk) synergie met zorginstellingen in het gebied.
Verwachte oplevering project: medio 2015	

Nulmeting en evaluatie
Voor alle projecten is door de Stichting onder de bewoners/omwonenden een nulmeting gedaan om na te gaan hoe de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren voordat het project tot uitvoering wordt gebracht. Dit is gebeurd door een beeldverslag en een enquête onder de bewoners.
Nulmeting bestaat uit 4 stappen:

- Beschrijving van het project en eventueel een interview met beheerders
- Beschrijving van de bestaande situatie (inclusief beeldverslag)
- Weergave huidige beleving door bewoners (interview bewonersplatform en evt. brede enquête onder bewoners)
- Beschrijving van de te verwachten verbetering van de leefomgeving door het aangeven van huidige knelpunten

Na oplevering van een project zal opnieuw een beeldverslag en enquête onder dezelfde mensen worden gedaan om in kaart te brengen wat de effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn.
De eindmeting vindt plaats na oplevering van het project zoals ingediend bij de Stichting. Er vindt een herhaling plaats van de 4 stappen. Intentie daarbij is zoveel mogelijk dezelfde partijen en mensen te benaderen.
De effecten van de eerste tranche aan maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving kunnen pas definitief geëvalueerd worden wanneer de projecten zijn opgeleverd. Voor het project Halfweg zal de evaluatie worden uitgevoerd als de gemeente het gehele project gereed heeft gemeld bij de Stichting.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 3 Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)

Status
Uitgevoerd. In totaal zijn 85 personen aangeschreven; er zijn 51 aanvragen ingediend; 15 aanvragen zijn toegekend en 1 aanvraag is nog in behandeling. De uitgaven voor de individuele gevallen zullen naar verwachting circa EUR 5 miljoen bedragen.

Toelichting
Voor de behandeling van individueel schrijnende gevallen is door Schiphol Group EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld. In 2007 is door de Provincie Noord-Holland een eerste inventarisatie uitgevoerd naar mogelijk schrijnende gevallen in de omgeving van de luchthaven. Hiervoor is overleg gevoerd met gemeenten in de nabijheid van de luchthaven, Schiphol Group, het Rijk, PROGIS en het Schadeschap, waarbij de bekende gevallen zijn geïnventariseerd. Daarnaast heeft een enkel individu zich bij de provincie gemeld als mogelijk schrijnend. Een oordeel over het mogelijk schrijnend zijn is door de provincie niet gegeven aangezien dit de taak van de Stichting is. Op de lijst zijn ook de bij Schiphol bekende mensen met Vortex-schade opgenomen. Dit zijn woningen waar door het overvliegen de dakpannen van de huizen worden "afgezogen" als gevolg van de luchtturbulentie van dalende vliegtuigen. In 2009 is deze lijst met mogelijke gevallen aangeleverd bij de Stichting.

Individueel schrijnende gevallen
Conform het bestemmingsreglement, is deze lijst voor de Stichting de basis geweest voor de afhandeling van mogelijk schrijnende gevallen. In totaal betrof dit 85 mogelijk schrijnende gevallen; dit is exclusief de Vortex-schadegevallen.

De 85 mensen op de lijst zijn allen aangeschreven met de mededeling dat zij een aanvraag konden indienen Van deze 85 mensen hebben:
- *34 mensen geen aanvraag ingediend en,*
- *51 mensen wel een aanvraag ingediend.*

Van de 51 mensen die een aanvraag hebben ingediend, zijn:
- *5 aanvragen niet in behandeling genomen,*
- *30 aanvragen afgewezen,*
- *15 aanvragen toegekend en,*
- *1 aanvraag is nog in behandeling.*

Van de 30 aanvragen die zijn afgewezen, hebben:
- *15 mensen bezwaar gemaakt*

Van de 15 bezwaarmakers, hebben:
- *6 beroep ingesteld*

Van de 6 mensen die beroep hebben ingesteld, zijn per 31 december 2012:
- *5 nog in procedure, en;*
- *1 is door de rechtbank niet ontvankelijk verklaard (hierdoor is de beslissing onherroepelijk).*

<u>Voorbeelden van de toekenningen zijn:</u>
- *Een aantal woningen, gelegen langs de polderwegen, in de directe omgeving van de Polderbaan, is op kosten van de Stichting voorzien van verschillende vormen van isolatie.*
- *Bewoners die op voorhand uit deze regio zijn vertrokken en hun woning indertijd aantoonbaar met verlies hebben verkocht. Deze zijn (met gebruikmaking van de hardheidsclausule) alsnog hiervoor financieel gecompenseerd.*
- *Een aantal woningen, die (nu) buiten de isolatiecontouren van GIS-3 vallen, zijn alsnog van gedeeltelijke isolatie voorzien. Reden om toch tot isolatie van deze*

woningen over te gaan, was steeds een toereikende verklaring van een (gespecialiseerde) arts.

- *Hulp bij verkoop van een woning, die gelegen is pal naast de grens van de veiligheidszone (sloopzone).*

Voorbeelden van de afwijzingen zijn:

- *Hoofdzakelijk gevallen waar een vergoeding voor isolatie binnen de Geluidsisolatie Schiphol (GIS)-contouren werd gevraagd, zoals verzoeken tot bijdrage in de bouwkosten van nieuwe woningen in de GIS-2 of GIS-3 contour;*
- *Isolatie aangevraagd voor een woning die in 2007 is aangekocht en gelegen is buiten de GIS-3 contour; afwijzing in verband met voorzienbaarheid;*
- *Aanvraag voor isolatie voor een woning gelegen buiten de isolatiecontour van GIS-3, waarbij de schrijnende leefsituatie dan wel individualisatie niet kon worden aangetoond.*

Voorbeelden van aanvragen die niet in behandeling genomen zijn:

- *Aanvraag voor isolatie in een al geïsoleerde woning; de aanvrager wilde ook de serre laten isoleren;*
- *Woningen buiten het aangewezen gebied; de contour van de 20 Ke uit de Nota Ruimte.*

Bij afronding is het proces met verzoekers geëvalueerd. Dit vindt steekproefsgewijs plaats. Uit reacties blijkt dat bewoners over het algemeen tevreden zijn over de afhandeling van de aanvraag. Het is van belang gebleken dat er een instantie is waar men zijn verhaal kwijt kan en dat men serieus wordt genomen.

Fysieke (vortex) schade

Zoals reeds vermeld is door de Stichting ook fysieke schade (vortex) afgehandeld. Dit betreft individuele gevallen die zich bij de Stichting melden. Bewoners van een woning waarvan de dakpannen zijn verschoven of naar beneden zijn gevallen, kunnen rechtstreeks met een meldingsnummer bellen. Vanuit dit nummer wordt deze melding direct doorgegeven aan zowel de betrokken aannemer als aan de Schadeafdeling van Schiphol. Daarna gaat de aannemer ter plekke kijken en herstelt de schade, voor zover die bestaat uit het recht leggen van de dakpannen, dan wel het vervangen van stuk gevallen dakpannen. Iedere melding of aanvraag wordt via deze procedure afgehandeld. Op basis van nacalculatie worden de kosten van de werkzaamheden verrekend.

- In 2010 is er bij 33 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 5 woningen meerdere keren schade hebben gehad. In totaal waren er 41 vortex-meldingen.
  Kosten: EUR 36.929,-

- In 2011 is er bij 28 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 6 woningen meerdere keren schade hebben gehad. In totaal waren er 45 vortex-meldingen.
  Kosten: EUR 34.090,-

- In 2012 is er tot en met 7 december bij 31 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 4 woningen meerdere keren schade hebben gehad. Tot 7 december waren er in totaal 37 vortex-meldingen.

- In 2012 is besloten om bij een aantal woningen in Aalsmeer de dakpannen vast te laten zetten in plaats van alleen terug te leggen, omdat deze meerdere keren los zijn gekomen. In 2012 is dit bij 147 woningen gedaan. In 2013 volgen nog 181 woningen.

- In 2012 is in totaal 205.000 euro uitgegeven aan het herstellen van vortexschade, in 2013 is hiervoor een opdracht gegeven voor in totaal 515.000 euro.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.1 Koppelen van aanpassing Luchthavenindelingbesluit aan actualisatie ruimtelijke beperkingengebieden

Status
Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting
Afspraak uit Aldersakkoord 2008: *"Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt."*
De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) wordt in twee stappen uitgevoerd. Dit met het oog op de urgentie van onderwerpen op het gebied van vliegveiligheid, in het bijzonder de afspraken over vogelwering en omgaan met windturbines, als ook de mogelijke consequenties van eventuele vertragingen in het LIB-proces vanwege de nog niet afgeronde evaluatie van het het experiment Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS).

De te actualiseren en nieuw te introduceren beperkingengebieden op het gebied van vliegveiligheid worden zo snel mogelijk in procedure gebracht in 2013. De actualisatie van de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid, inclusief op welke wijze borging van de 20 Ke gestalte moet krijgen, moet wachten op de afronding van de evaluatie van het NNHS én op te maken strategische keuzes in het kader van het Rijksprogramma SMASH.

In SMASH wordt door het Rijk, in overleg met de luchtvaartpartijen en mede overheden, een toekomst gerichte politieke beleidskeuze voorbereid over de spanning tussen de ruimte voor woningbouw, de ruimte voor vliegen en de omgang met mogelijke geluidhinder als gevolg van luchtvaart op Schiphol. Daartoe worden verschillende ruimtelijke beleidsvarianten bekeken om die spanning inzichtelijk te maken, zodat politieke afwegingen gemaakt kunnen worden hoe met die spanning om te gaan. De uitkomsten van SMASH zijn mede bepalend voor de uiteindelijk vast te stellen beperkingengebieden in het LIB. Voor het in procedure brengen van dit deel van het LIB, wordt gemikt op najaar 2013.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.2 Onderzoek naar revitaliseringsproject Sugar City

Status
Uitgevoerd.

Toelichting
Dit betreft de herontwikkeling van de voormalige CSM-fabriek in het gebied Halfweg-West. De veiligheidscontour van Schiphol loopt tussen de twee torens door waardoor de ontwikkeling van het plan wordt bemoeilijkt. Mede door de inzet van ir. C.J. Vriesman als mediator is het mogelijk gebleken om tot een door alle betrokken partijen gedragen plan voor het gebied Halfweg-West 2008 te komen dat recht doet aan het externe veiligheidsbeleid en tevens ruimte biedt voor een stedelijke ontwikkeling die mede bijdraagt aan een versterking van de leefomgevingskwaliteit van de nabijgelegen woonkernen.

In 2009 zijn hiervoor afspraken gemaakt tussen de toenmalige Minister van VROM, in afstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, met de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de projectontwikkelaar Cobraspen. Daarbij zijn de randvoorwaarden vastgesteld waarbinnen het project SugarCity (kan worden gerealiseerd. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in een brief van de toenmalig Minister van VROM aan de provincie Noord Holland, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en project ontwikkelaar Cobraspen.

Over onderstaande punten is inhoudelijke instemming bereikt :

- *Van de twee voormalige CSM silo's wordt de bestemming gewijzigd in 30% bedrijven/showrooms en 70% kantoren. Vanuit het Externe Veiligheid beleid, vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), moeten grote concentraties aan mensen in het 10^{-6} gebied van het plan vermeden worden. Omdat een bouwvergunning voor de silo's is afgegeven op titel van handel en nijverheid, voordat het LIB in werking is getreden, is overgangsrecht aan de orde. Deze bestemming past daarbij.*
- *In de bestemming van de loods achter de bestaande woningen in het 10^{-6} gebied wordt de kantoorfunctie geschrapt (beperking grote concentraties aan mensen), zodat in het 10^{-6} gebied, buiten de silo, geen kantoorfuncties zijn toegestaan.*
- *Voor de magazijnen aan de Haarlemmerstraatzijde in het 10^{-7} gebied en alle overige fabrieksgebouwen daarachter in het 10^{-7} gebied, wordt de kantoorfunctie beperkt tot 7.000 m^2 bruto vloeroppervlakte (eveneens beperking van concentratie aan mensen).*
- *In het westelijk deel van het 10^{-7} gebied wordt de kantoorfunctie in zijn geheel geschrapt. Ook dit heeft vermindering van de personendichtheid tot gevolg.*
- *In het hele gebied worden nieuwe geluidsgevoelige functies uitgesloten, gezien strijdigheid met het LIB.*

Het is aan de gemeente en Cobraspen binnen deze afspraken tot een planontwikkeling te komen. In januari 2012 is door de gemeente aangekondigd dat een factory outlet center gerealiseerd zal worden, met winkels, horeca en mogelijk een hotel. Dit alles passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Het factory outlet center ligt buiten het *10^{-6} gebied.*

Art. 4.3 Informatieverstrekking aan nieuwe bewoners

Status

Deels uitgevoerd. Vervolg door vergroten bekendheid van de module "Wonen bij Schiphol" op de website www.bezoekBAS.nl. Daarnaast wordt jaarlijks een update uitgevoerd om de gegevens van het laatste gebruiksjaar toe te voegen. Uit een analyse van de website van BAS blijkt dat er in 2012 een toename van 38% van het aantal bezoeken aan de website ten opzichte van 2011 is. Circa 25% van de bezochte pagina's in 2012 had betrekking op "Wonen bij Schiphol".

Toelichting

Begin 2009 is door de provincie Noord-Holland een plan van aanpak opgesteld. In vervolg daarop heeft het Instituut voor Bouwrecht (IBR) in 2009 onderzoek gedaan naar de juridische mogelijkheden van de informatieverstrekking. Dit heeft geresulteerd in het in januari 2010 uitgebrachte rapport: Uitvoering artikel 4.3. (informatieverstrekking) Convenant Omgevingskwaliteit Middellange Termijn. In dit rapport is advies uitgebracht over de mogelijke instrumenten. Deze staan samengevat in het volgende schema:

Instrumenten	*Voor bestaande woningen*	*Voor nieuwbouwwoningen*
▪ Website;	*Relevant*	*Relevant*
▪ Informatiefolder;	*Huis-aan-huisverspreiding*	*Verstrekking via gemeenten of door corporaties*
▪ Kettingbeding;	*Niet relevant*	*Relevant*
▪ Eenzijdige informatieverstrekking aan, en zo mogelijk, convenant met vertegenwoordigers van verkopers.	*Relevant*	*Relevant*

In het rapport wordt de nadruk gelegd op het feit dat de vrijblijvendheid voorbij is. Van belang daarbij is de constatering dat kopers van woningen - die met een bepaald beeld een woning hebben gekocht en na vestiging een ander woonklimaat waarnemen dat niet met dat beeld overeenkomt vanwege vliegtuiglawaai - naar de mening van het IBR zich met een goede kans op succes kunnen beroepen op dwaling. Verkopers die (via makelaars) een onvolledig beeld schetsten van het woongenot van woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol nemen daarmee volgens het IBR een groot juridisch risico.

Het IBR wijst er ook op dat makelaars en andere (vertegenwoordigers van) verkopers zich bewust dienen te zijn van het risico dat zij lopen ingeval van het verstrekken van onvolledige informatie, en zeker in het geval van het verstrekken van opzettelijk onjuiste informatie. Voorwaarde daarbij is dat men op de hoogte is waar de benodigde informatie te vinden is. Ook eigenaren van woningen moeten bewust zijn van hun informatieplicht indien zij zonder inschakeling van een makelaar overgaan tot verkoop van hun woning.

In het convenant Omgevingskwaliteit staan als middelen om aan de informatieplicht te voldoen een vergunningsvoorschrift voor nieuwbouwprojecten en een kettingbedding in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten. In het rapport van het IBR van 2009 is geconstateerd dat regeling via de bouwvergunning juridisch niet mogelijk is. Ten aanzien van het kettingbeding zoals beschreven in het convenant is in het onderzoek geconstateerd dat dit alleen opportuun is voor nieuwbouwwoningen. Concepteksten voor een kettingbeding staan beschreven in het rapport van het IBR van 2010.

Op basis van het rapport van IBR van 2010 is duidelijk dat er een verplichting ligt bij koper en verkoper. Deze wettelijke verplichting is de basis geweest voor de

vervolgstappen met betrekking tot informatieplicht. Door bij het convenant Omgevingskwaliteit betrokken partijen is geconstateerd dat met deze bestaande wettelijke verplichtingen een kapstok bestaat waardoor de informatieplicht wettelijk geborgd is. Om invulling te geven aan de informatieplicht is het van belang om er voor te zorgen dat er in ieder geval goede en deugdelijke informatie beschikbaar is. Wanneer er ondanks de aanwezigheid van de benodigde informatie er door verkopende partijen misleidende informatie en geen verwijzing naar de beschikbaar informatie wordt gegeven kan een proces wegens dwaling tegen deze partijen worden gevoerd. Een proefproces is dan een eerste stap.

Het uitgangspunt voor de informatievoorziening is het internet. Mensen maken steeds meer gebruik van internet bij het verzamelen van informatie. Om te voorkomen dat alle betrokken partijen zelf verantwoordelijk zijn voor de benodigde informatie, en het actueel houden hiervan, is door de betrokken partijen besloten tot een centrale plaats voor de informatievoorziening; te weten de website van Bas. Dit is op 7 september 2011 besproken aan de Alderstafel.

Op de BAS-site is een aparte module “Wonen bij Schiphol” gecreëerd. Deze is 14 december 2011 online gegaan. De module bestaat uit 3 onderdelen:

- Algemene informatie:
  Een basisniveau waarop informatie wordt gegeven als: ligging start- en landingsbanen, ligging vliegroutes, aantal vliegtuigen op die routes, enzovoort.
- Achtergrondinformatie:
  Een regionaal overzicht van negen afzonderlijke gebieden. Daarnaast wordt ook de relevante wet- en regelgeving gepresenteerd, alsmede de gemaakte afspraken aan de Alderstafel.
- Lokale informatie:
  Een overzicht op postcodeniveau waarbij (toekomstige) bewoners zicht krijgen in de jaarlijkse geluidbelasting, het aantal vliegtuigbewegingen en de gemiddelde hoogte.

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) gemeenten, makelaars in de omgeving en projectontwikkelaars is gevraagd de link naar BAS op hun website te plaatsen (bij voorkeur op de homepage). Door de provincie is voor de zomer van 2012 gecontroleerd of de link inderdaad op de websites is geplaatst. Degenen die geen gehoor hebben gegeven aan deze oproep zijn opnieuw aangeschreven. In het najaar van 2012 zijn alle websites opnieuw gecheckt. Op basis van deze inventarisatie is gebleken dat bijna alle BRS gemeenten een verwijzing naar BAS op hun site hebben geplaatst. Bij de makelaars is een beperkter resultaat geboekt. Naar aanleiding van deze constatering heeft overleg met de NVM plaatsgevonden. Zij hebben hun leden binnen de 48 L_{den} contour opgeroepen alsnog een verwijzing op te nemen.

Ondertussen heeft de BRS het initiatief genomen om via Funda een verwijzing naar Wonen bij Schiphol te plaatsen. Dit zal in 2013 worden gerealiseerd. Met de projectontwikkelaars wordt nog contact gelegd om ook hier aandacht te vragen voor een goede informatievoorziening in relatie tot Schiphol. Een positief voorbeeld is woningbouwcorporatie Ymere die bij het project Tudorpark in Hoofddorp op de website bij de beschrijving van de ligging van het project een tekst heeft opgenomen over de nabijheid van Schiphol met een verwijzing naar Wonen bij Schiphol (website BAS).

Bij de update van 2012 is aan de module ook nog een juridische tekst toegevoegd met de verplichtingen van koper en verkoper waardoor duidelijk wordt dat beide partijen de plicht hebben tot het halen en brengen van informatie en de risico’s voor het achterhouden van informatie.

Vervolgactie

De module 'Wonen bij Schiphol' moet met betrekking tot de effectiviteit nog worden geëvalueerd. Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.4 Verbeteren samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar

Status
Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting
Aldersakkoord 2008: "Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen - en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij de vliegoperatie en de neerslag van milieueffecten (geluid en externe veiligheid). Anderzijds, moeten de beperkingengebieden robuust genoeg zijn dat deze ook bij periodiek voorkomende wijzigingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel (nieuwe preferentie-afspraken) langjarig gelijk blijven. Daarvoor zijn voldoende ervaringsgegevens van het baan- en routegebruik van belang. Overigens laat deze actualisatie onverlet eventuele andere toekomstige wijzigingen van het LIB."

Partijen hebben verbeterpunten aangereikt voor de verklaring van geen bezwaar procedure. In de tweede fase van de actualisatie van het LIB zullen deze punten op (juridische) haalbaarheid verder worden getoetst. Een belangrijk aandachtspunt is de inzichtelijkheid van de diverse beperkingengebieden in het LIB te vergroten, zodat voor betrokken partijen op voorhand de kansrijkheid van bouwmogelijkheden beter kunnen inschatten. De veranderde (toezicht)rol van de ILT wordt hierbij ook meegenomen.

Het verkennen van de spanning tussen het belang van goede leefomgevingskwaliteit en de eisen van het Luchthavenindelingbesluit ter bescherming van die leefomgeving wordt in het kader van het Rijksprogramma SMASH opgepakt. Het Rijk is, in overleg met luchtvaartpartijen en medeoverheden, bezig met een algehele aanpassing van het LIB. Alle betrokken partijen hebben daartoe actief verbeterpunten aangedragen. Bij deze aanpassing wordt onder andere gekeken naar het actualiseren van de ruimtelijke beperkingengebieden ten aanzien van externe veiligheid, geluid en vliegveiligheid, en wordt het 20 Ke beleid uit de Nota Ruimte betrokken. Daarnaast wordt ook bezien op welke wijze het LIB procedureel kan worden verbeterd en juridisch gestroomlijnd met andere ruimtelijke besluiten (omgevingsvergunning).

Verkend wordt of de verklaring van geen bezwaar procedure verbeterd kan worden, door meer transparantie in de werking van het LIB te bieden, kleinere gevallen uit te zonderen en een verbeterde werkwijze en samenwerking tussen overheden en inspectie te realiseren. Voorzien is dat de aanpassing van het LIB in twee fasen zal plaatsvinden: de vliegveiligheidsaspecten zullen naar verwachting in 2013 worden aangepast, ten aanzien van geluid en externe veiligheid wordt aansluiting gezocht bij de uitkomsten van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.5 Schade- en geluidsisolatieregelingen verbeteren

Status
Uitgevoerd.

Toelichting
In 2009 is in opdracht van het toenmalig ministerie van V&W opdracht verleend aan Regioplan om een onderzoek te laten uitvoeren naar de wensen van de omwonenden van Schiphol aangaande de wijze waarop zij compensatie wensen te ontvangen. Naar aanleiding hiervan is bekeken welke stappen eventueel nog genomen konden worden.

Isolatie:
Om de isolatie nog beter te laten aansluiten bij de wensen van de bewoners (onderzoek Regioplan) is er in het kader van de uitwerking van de Aldersafspraken onderzocht of er nog verbeteringen mogelijk zijn in het isolatieprogramma. Randvoorwaarde hierbij was een efficiënte, effectieve en budget neutrale besteding van de middelen die voor Geluidsisolatie Schiphol (GIS) zijn geraamd. Door verschillende partijen zijn voor een eventueel toekomstig isolatieprogramma punten voor verbetering geïdentificeerd, zoals de wijze van benaderen van mensen voor deelname aan het programma en het herzien van de omvang van het isolatiegebied. Besloten is dat aanpassingen in het huidige isolatieprogramma (GIS-3) niet opportuun werden geacht omdat dit programma – bijna – is afgerond. Indien in de toekomst het gebruik van de luchthaven substantieel wijzigt, en daarmee de geluidsbelasting voor de omgeving, zal ook onderzocht worden of het isolatieprogramma uitgebreid zal worden. Een eerste beoordeling is aan de orde als over de invoering van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel Schiphol wordt besloten.

Schadeschap:
Ten aanzien van de uitvoering van de planschade en nadeelcompensatie is in 2009 een Audit verricht door de Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naar aanleiding daarvan is een traject gestart met de diverse partijen die betrokken zijn bij het Schadeschap over hoe om te gaan met de verbeterpunten die dit rapport aandraagt. Door de provincie Noord-Holland zijn in 2010 en 2011 stappen gezet voor organisatorische verbeteringen. In een rapport van 3 oktober 2011 ("Onderzoek naar de juridische doelmatigheid van de besluitvorming van het Schadeschap Luchthaven Schiphol"; Prof. Mr. B.J. Van Ettekoven & Mr. Dr. M.K.G. Tjepkema) zijn desgevraagd aanbevelingen en suggesties gedaan die er toe strekken de juridische doelmatigheid van de besluitvorming van het Schadeschap te verbeteren. Daarnaast is in 2012 de 'Verordening Schadeschap Luchthaven Schiphol' gewijzigd.

Art. 4.6 Inzichtelijk maken relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol

Status
Uitgevoerd.

Toelichting
De inventarisatie van de gezondheidsonderzoeken is in 2009 door de GGD uitgevoerd. Het rapport is in mei 2010 gepubliceerd in een publieksvriendelijke versie. De hoofdconclusie is dat niet of nauwelijks sprake is van een relatie tussen de luchtverontreiniging door Schiphol en de onderzochte medische aandoeningen. Wel bestaat een verband tussen geluid en bepaalde aandoeningen (geluidshinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en concentratieproblemen).
Aan de Alderstafel van 21 januari 2011 is ingestemd met de volgende aanbevelingen:

1. Gelet op het grote belang van openheid en communicatie met de omgeving, dient het rapport over Schiphol en gezondheidseffecten omgevormd te worden tot een (te downloaden) publieksvriendelijke versie voor met name bewoners (vertegenwoordigers), beleidsmakers en bestuurders;
2. Uit onderzoek komt naar voren dat blootstelling aan vliegtuiggeluid een beperkt negatief effect kan hebben op schoolprestaties van basisschoolleerlingen. Scholen die buiten de formele regelingen vallen, maar aantoonbaar hinder ondervinden van vliegtuiggeluid, zouden daarom mogelijk aanspraak kunnen maken op de regeling voor schrijnende gevallen;
3. Bij besluitvorming die een verschuiving van de geluidbelasting tot gevolg heeft, dient altijd in acht te worden genomen dat een toename van de hoeveelheid geluid tot een overreactie leidt met een langdurige nawerking;
4. Onderzoek waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne statistische technieken, maakt het mogelijk om de longkankerincidentie op een kleiner schaalniveau te analyseren. Gezien de relatief geringe bijdrage van Schiphol aan de luchtverontreiniging, is het noodzakelijk om hierbij ook andere bronnen van luchtvervuiling (zoals wegverkeer) en leefstijlfactoren (zoals roken) te betrekken. Aanbevolen wordt om eerst de haalbaarheid van een dergelijke studie te onderzoeken;
5. Als hoeder van de volksgezondheid, moet de overheid een vinger aan de pols houden waar het gaat om gezondheidseffecten die samenhangen met veranderend beleid en gebruik van de luchthaven. Informatie uit het GES-programma van het RIVM biedt inzicht in de ontwikkeling van de meest relevante gezondheids- en belevingsindicatoren voor een groot gebied rond Schiphol. De GES-gegevens vormen een belangrijke informatiebron voor dit rapport. Aanbevolen wordt om het GES-programma voort te zetten. Aangezien dit programma in eerste instantie is gericht op informatie aan de rijksoverheid, wordt voorgesteld om complementair informatie uit GGD-gezondheidsmonitors te gebruiken. Hiermee is een gedetailleerder lokaal beeld te geven van de gezondheidseffecten van de luchthaven en het vliegverkeer. Dit is met name van belang bij het informeren van omwonenden over hun leefsituatie. Samenwerking met het RIVM kan hierbij op termijn leiden tot een betere vergelijkbaarheid van de gezondheidsmonitorgegevens in relatie tot de luchthaven en het vliegverkeer;
6. Gezondheid dient blijvend betrokken te worden bij de besluitvorming over Schiphol.

Art. 4.7 Onderzoek naar koppelen overdrachtsbelasting en OZB aan mate van hinder

Status
Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van een maatregel.

Toelichting
Na het afsluiten van het convenant is er overleg geweest tussen provincie, Rijk en de procesregie van de Alderstafel. Geconstateerd is dat dit onderzoek een zeer complexe problematiek betreft zowel juridisch en financieel als ook voor wat betreft de precedentwerking die uit kan gaan van een koppelen van overdrachtsbelasting en OZB aan de mate van hinder in een gebied rond Schiphol. Op basis hiervan is besloten geen verder vervolg te geven aan dit onderzoek.

Art. 4.8 Bouwbeperking De Scheg opheffen en ontwikkeling gebied

Status
Deels uitgevoerd.

Toelichting
Conform het bepaalde in het convenant is de bouwbeperking opgeheven. Er is een begin gemaakt met de planvorming van woningbouwlocatie De Scheg. De Scheg dient als een voorbeeldproject van bouwen in de nabijheid van een luchthaven. Er wordt al in de ontwerpfase rekening gehouden met de mogelijke (geluids)effecten van de luchtvaart om gegeven de locatie en de nabijheid van de luchthaven een kwalitatief zo optimaal mogelijke ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Door de gemeente Amstelveen is het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium ingeschakeld om verder inzicht te krijgen in de planlocatie en de relatie met luchtvaart. Door de bouwmaatschappij wordt een inventarisatie uitgevoerd naar de ervaringen en klachten in de naastgelegen wijk. Op basis hiervan zal ook worden bezien welke geluidsmaatregelen getroffen moeten worden bij het ontwerp van de nieuwe woonwijk. Daarnaast zullen toekomstige bewoners/geïnteresseerden - in lijn met de afspraken over de informatieplicht elders in het convenant - al in de beginfase geïnformeerd worden over de locatie in relatie tot de nabijheid van de luchthaven. In de loop van 2013 zal er meer duidelijkheid komen over de daadwerkelijke wijze van realisatie van het project.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.1 Drie partijen dragen ieder een gelijk deel bij aan bureaukosten Stichting

Status
Deels uitgevoerd.

Toelichting
De gemeente Amsterdam heeft EUR 400.000 bijgedragen aan de bureaukosten van de Stichting. De overige kosten worden door Noord-Holland en Schiphol Group gedragen. Deze verdeling is in de vergadering van de Raad van Toezicht van 12 mei 2012 vastgesteld. De provincie heeft haar deel aan de bureaukosten in de jaren 2008 – 2010 voldaan. Binnen de Raad van Toezicht en met het bestuur is afgesproken dat voor Schiphol Group de bureaukosten in mindering worden gebracht op het bedrag dat uitsluitend ter beschikking is gesteld voor de financiering van de schrijnende gevallen.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.2-4 Schiphol, het ministerie van VenW en de provincie Noord-Holland stellen ieder EUR 10 miljoen beschikbaar

Status
Uitgevoerd.

Art. 5.5 Intentie om EUR 30 miljoen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche

Status
Partijen – Schiphol, de Provincie Noord Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008. 30 miljoen euro voor aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma´s de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Toelichting
Zoals reeds opgenomen in het Aldersadvies, is het besluit voor een tweede tranche mede afhankelijk gesteld aan de mate waarin de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria van uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld.

In het convenant is het volgende opgenomen:

> *"In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afspraken gemaakt over wanneer en de wijze waarop de aan de Alderstafel gemaakte afspraken worden geëvalueerd. Partijen willen daarom de uitvoering en de financiering van de in dit convenant gemaakte afspraken over gebiedsgerichte projecten opknippen in een eerste tranche, tot 2012 en een tweede tranche van 2012 tot 2020. In 2012 worden de in dit convenant gemaakte afspraken geëvalueerd."*

In het akkoord dat eind 2012 bereikt is over een alternatief voor de CDA's is met betrekking tot een tweede tranche van het Leefbaarheidsfond het volgende opgenomen:

> *"De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds genomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, BRS en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche."*

De eerste tranche is eind 2012 afgelopen, maar dit betekent niet dat alle werkzaamheden ook afgerond zijn. De projecten van de eerste tranche zijn nog niet gereed en worden nog verder begeleid vanuit de Stichting. De effecten van de eerste tranche aan maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving kunnen pas definitief geëvalueerd worden wanneer de projecten zijn opgeleverd. Een besluit over de tweede tranche is dan ook nog niet genomen. Vanaf 2013 is sprake van een overgangssituatie zolang er geen duidelijkheid is over een tweede tranche. Voor de overgangsperiode wordt door bestuur en Raad van Toezicht bekeken hoe deze het beste kan worden ingevuld. Dit staat, net als de uitwerking van een eventuele tweede tranche, voor begin 2013 in de planning.

De bewonersdelegatie heeft aangegeven alleen te kunnen bijdragen aan de met het convenant beoogde doelen indien sprake is van proactieve consultatie. De andere delegaties hebben te kennen gegeven op deze basis invulling te willen geven aan de betrokkenheid van de bewonersdelegatie bij de verdere uitwerking van de afspraken in het convenant. In het kader van de vorming van de Omgevingsraad Schiphol moeten nog besluiten worden genomen over de relatie met bestaande overlegvormen, waaronder die met betrekking tot de leefbaarheid van de omgeving. Partijen zijn het eens dat het niet goed mogelijk is om de betrokkenheid van de bewoners concreet in te vullen voordat de besluitvorming over de Omgevingsraad Schiphol is afgerond. Dit laat onverlet het voornemen van alle partijen om tot een betrokkenheid op basis van proactieve consultatie te komen.

Vervolgactie
Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.6 Bij voldoende kwalitatieve projecten eerste tranche eerder beschikbaar stellen van middelen

Status
Anders; niet van toepassing.

Toelichting
Aangezien er geen middelen beschikbaar waren voor nieuwe gebiedsgerichte projecten en er ook geen besluit is met betrekking tot het beschikbaar stellen van middelen voor de periode 2013-2016 is dit niet aan de orde geweest.

Art. 7.1 Evaluatie convenantafspraken en uitvoering door de Stichting

Status
Uitgevoerd.

Toelichting
Conform hetgeen gesteld in het convenant is de Stichting in 2011 geëvalueerd.

Het belangrijkste doel van de evaluatie was om inzicht te verkrijgen in hoeverre de Stichting doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd en inzichtelijk te maken welke resultaten de Stichting heeft bereikt voor wat betreft de groep geïdentificeerde individueel gedupeerden en benoemde gebiedsgerichte projecten. De evaluatie is onder (bestuurlijke) verantwoordelijkheid van de Raad van Toezicht van de Stichting uitgevoerd.

De evaluatie dient ook als input dienen voor het beantwoorden van de vraag in hoeverre de gebiedsgerichte projecten en de beoordeling van aanvragen van individueel gedupeerden door de Stichting een bijdrage hebben geleverd aan de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol waar hinderbeperkende maatregelen geen soelaas bieden.

Door DHV is een rapportage over de evaluatie opgesteld. In hoofdstuk 7 van deze evaluatie zijn de conclusies van de evaluatie beschreven. De Raad van Toezicht heeft geconcludeerd dat het in het convenant gestelde doelen behaald zijn. De conclusies komen samengevat neer op het volgende:

- *De Stichting heeft - tot nu toe - de in het convenant gestelde doelen bereikt.*
- *Vrijwel alle betrokkenen ervaren de gebiedsgerichte projecten als een verbetering van de leefomgevingskwaliteit die anders niet had kunnen plaatsvinden en vinden dat de nu uitgewerkte projecten beantwoorden aan wat de Convenant partners voor ogen hadden in 2008.*
- *Bij meerdere betrokkenen leeft de vraag of er niet een groter aantal individueel gedupeerden had kunnen worden gecompenseerd. Ook is niet voor alle betrokkenen duidelijk of alle bestaande schrijnende gevallen daadwerkelijk op de lijst stonden of langs andere weg in behandeling zijn/kunnen worden genomen.*
- *Het is als positief ervaren dat er één onafhankelijk aanspreekpunt is voor mensen die veel overlast ervaren.*
- *De voorwaarden van het bestemmingsreglement voor besteding van de middelen van de Stichting zijn strikt nageleefd.*
- *De Stichting heeft in de jaren 2010 en 2011 aanzienlijk geïnvesteerd in de begeleiding van de aanvraag voor de gebiedsgerichte projecten en de schrijnende gevallen, met een professionele bezetting van het bureau.*

In de evaluatie is ook geconstateerd dat er punten voor verbetering zijn, zoals het verbeteren van de afstemming en communicatie met bewonersvertegenwoordigers. Dit zijn zowel punten voor de korte termijn (de huidige tranche) als voor een eventueel vervolg. De Alderstafel heeft 14 juni 2012 ingestemd met de rapportage van de evaluatie; daaraan is geen besluit gekoppeld over een tweede tranche. Afgesproken is dat de provincie het voortouw neemt om na te gaan hoe een vervolg vorm gegeven kan worden.

Meer weten?

Voor meer informatie kunt u terecht bij de Alderstafel via www.alderstafel.nl en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) via www.crosnet.nl. Ook op de website van Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas), www.bezoekbas.nl, kunt u meer informatie vinden.